ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais

The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Redakcja i administracja: TCZEW ul. Strzelecka 5. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 13,50 zł rocz., 7 zł półrocznie, 3,50 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 8 zł, zagranicą 14 zł; Półrocznie w kraju 4 zł zagranicą 7 zł, Kwartalnie w kraju 2,00 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier na obszar W. M. Gdańska: rocznie 12 zł, półrocznie 6 zł, kwartalnie 3 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170 044 lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 4 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, *.** **Cena 30 gr.**

Nr. 43-44. Rok wydania szósty. | **TCZEW-GDYNIA-GDAŃSK, 30 listopada 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 195**

W trzechsetną rocznicę bitwy morskiej pod Oliwą.

(28 list. 1627 r. — 28 list. 1927 r.).

W całej Polsce Liga Morska i Rzeczna, celem której jest zaznajomienie jaknajszerszych warstw obywateli z dziejowemi zadaniami Rzeczypospolitej na morzu, organizuje odczyty i obchody dnia świetnego zwycięstwa floty Jego Królewskiej Mości Zygmunta III. nad silniejszą flotą szwedzka w sławnej bitwie w zatoce Gdańskiej pod Oliwą.

W dziejach Bałtyku, nadbrzeżna ludność którego nie odznaczała się gęstością, a siły morskie państw były o wiele mniejsze niż lądowe, które rzadko liczyły w polu ponad kilka do kilkunastu tysięcy wojska, bitwa ta była jedną z większych i dlatego przedstawia do dziś dnia ciekawy i doniosły przykład umiejętnie przeprowadzonego starcia słabszego przeciwnika z silniejszym, uwieńczonego klęską silniejszego.

Między bitwą pod Oliwą a najsłynniejszą i może najwięcej decydującą bitwą morską historji — bitwą pod Trafalgarem zachodzi to uderzające podobieństwo, że jak tam, tak i tu zwycięstwo zostało osiągnięte kosztem życia dowodzącego flotą.

Admirał Arndt Dickman w służbie króla Zygmunta III-go wprawdzie nie odgrywał tak wybitnej roli jak admirał Nelson w walce morskiej Anglji z Francją, niemniej jednak był on popularnym dowódcą stworzonej przez króla wodnej armaty i śmierć admirała już w chwili gdy zwycięstwo było zapewnione otoczyło aureolą Jego imię. Tembardziej, że straty w ludziach były nieznaczne: flota polska straciła zaledwie 23 ludzi załogi, z tych, którzy się zapędzili na pokład szwedzkiego okrętu wojennego „Słońce" i wskutek wysadzenia prochowni jego wylecieli wraz ze statkiem nieprzyjacielskim w powietrze.

Trzechsetna rocznica świetnego zwycięstwa, które jednak nie przechyliło wagi wypadków na morzu na stronę Rzeczypospolitej Polskiej, nasuwa nam nie jedną refleksję i niejedną uwagę z powodu przeszłej i przyszłej polityki morskiej Polski.

Jakkolwiek zewnętrznie okazalszemi siłami na Bałtyku rozporządzali dopiero Wazowie na tronie polskim — Zygmunt III i Władysław IV, tojednak wiemy, że lepsze znacznie nadzieje rokowała północna (i morska) polityka króla Zygmunta Augusta i króla Stefana Batorego, którzy więcej dbali o bliższe cele i głębsze sukcesy, stali natomiast dalej od celów obcych, dążenie do których zawsze groziło obrócić w niwecz wszystkie poprzednie sukcesy.

Z tego punktu widzenia historycznie nie możemy przeceniać znaczenia dla Polski wygranej pod Oliwą, jak nie możemy też uważać za zbyt wielką klęskę następną utratę naszej armaty w Wismarze, gdzie wpadła w ręce nieprzyjaciół jedynie dzięki nadużywaniu Polski za Wazów angażowania się z pomocą zadaleko idącą, nie we własnym swym interesie, lecz w interesie obcym. Nie znaczy to, żebyśmy chcieli propagować wstecz „egoizm narodowy" w polityce, lecz jedynie wolimy pamiętać, iż należy korzystać z nauki przeszłości, unikając w przyszłości polityki powierzchownej, która nigdy nie jest właściwa narodom i państwom w chwilach ich rozkwitu.

Niedostateczna pomoc w podwójnym wypadku dwuch holowników i 4-ch lichtug Żeglugi Wisła-Bałtyk.

Powszechną uwagę zwrócił brak pomocy przy wypadku holownika „Górnik" z lichtugami Felek i Bolek i holownika Rybak z lichtugami Edek i Stefek. Jak wiadomo, Rybak z lichtugami Edek i Stefek wyprzedził Górnika zaledwie o 5 mil i był świadkiem katastrofy. Nieco później urwała się lina holownicza, którą Rybak ciągnął Edka i Stefka, był więc moment kiedy 4 lichtugi próżne, źle sterujące na wysokiej fali, pozostawione były własnym siłom i wobec braku pomocy moment ten przeciągnął się dla nich **na kilkanaście godzin,** najdłużej zaś, bo

przeszło na dobę, dla lichtugi Felek. Dwie z lichtug zostały przyprowadzone przez Rybaka na redę gdańską, jedna dotarła do Schiewenhorst, Felka zaś jako ostatniego przyprowadził angielski parowiec Haarlem. Przez wieczór i noc lichtugi paliły światła sztuczne i puszczały race świetlne. Według relacji kapitanów sporo statków mijało ich, niewątpliwie widząc światła, lecz nie okazało żadnej pomocy z wyjątkiem angielskiego parowca Haarlem, który przyprowadził Felka do Grańska.

Prócz tego zawiodła również służba brzegowa. Latarnia Rozywie nie prowadzi obserwacji przejeżdżających statków i wobec tego nie dała znać o wypadku do Gdyni. Tem się tłumaczy, że holownik Orkan wyszedł na poszukiwania o 4-tej rano następnego dnia, a holownik Ursus z Gdyni o godzinie 8-ej rano następnego dnia, czyli w 12 i 16 godzin po wypadku. Holownik Rybak i przejeżdżające statki mogły być jedynymi informatorami o nieszczęściu.

Tymczasem według relacji pierwszego mechanika p. Szczęsnowicza brzeg był o tyle bliski, że widoczny był na nim las, kapitanowie zaś lichtug określając odległość na 6, w przybliżeniu, mil. Z wysoko położonej latarni Rozywie wypadek winien był być wyraźnie widoczny.

Gdyby z latarni Rozywie istniała stała obserwacja statków, toby Gdynia wiedziała o wypadku w kilku minut później, a holowniki Ursus i Orkan mogłyby natychmiast wyruszyć z pomocą, 4 lichtugi nie byłyby musiały przez kilkanaście godzin, prawie nie słuchając steru, pozostawać na morzu.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Dalsze zwiększenie „Żeglugi Polskiej". Gazety już przyniosły wiadomość o projektowanem nabyciu dwóch statków większych dla przewozu węgla na Śródziemnem morzu, z podaniem, iż środków na zakup tych statków dostarcza Górny Śląsk.

Szczegóły bliższe przedstawiają się następująco: w województwie górnośląskiem powstała nadwyżka wpływów wysokości półtora miljona złotych, które uchwalono obrócić natychmiast na cel zakupu statków morskich. Prócz tego uchwalono wydać na ten cel do 5 000 000 złotych, licząc przy tem kwotę półtora miljona zł, która będzie asygnowana natychmiast. W ten sposób Śląsk przyczyni się do natychmiastowego wzmożenia eksportu węgla górnośląskiego na rynki dalsze. Zakupione lub zbudowane będą 2 statki po 5 000 ton nośności każdy, gdyż tylko przy tej wielkości statków (i większej) przewozy węgla na tak wielką odległość jak do portów śródziemnomorskich na stałe się opłaca. Oczywiście statki będą mogły również brać, zwłaszcza w drodze powrotnej, inne masowe ładunki.

Przygotowanie do żeglugi przyszłorocznej. P. P. „Żegluga Polska" po zakończeniu letniej kampanji pasażerskiej odesłało oba wybudowane w b. r. statki pasażerskie „Gdańsk" i „Gdynia" na leże zimowe do stoczni Gdańskiej w Gdańsku.

Wszystkie kosztowne urządzenia na statkach zostały zabezpieczone na zimę. Przez całą zimę statki będą się znajdowały pod stałym dozorem kapitanów.

Na obu statkach odbywa się zwykły remont oraz roboty w celu ulepszenia i udogodnienia ubikacji pasażerskich i urządzń restauracyjnych.

Przedsiębiorstwo projektuje przebudowę palarni na s/s „Gdynia" na kabiny, wybudowanie osobnego salonu dla pań, urządzenie nowej palarni na spacerowym pokładzie i powiększenie ilości łazienek.

W razie wykonania projektowanych przebudówek na statku będzie mogło wygodnie wyjechać na wycieczki zagraniczne zamiast, jak dotąd 65 osób, — 100 osób, przyczem przedsiębiorstwo nie zaniedba żadnego drobnego szczegółu, żeby przejazd statkiem stał sie dla pasażerów prawdziwie przyjemnym i pod względem komfortu w niczem nie ustępował przejażdżce na najnowszych statkach pasażerskich innych europejskich linji.

Urochomienie elektrowni portowej i obu dźwigów mostowych w Gdyni. Sprawność ładowania w basenie wewnętrznym. Ostatecznie uruchomiono tu elektrownię portową, zapewniającą energję elektryczną dla obu kranów mostowych jednocześnie. Dzięki temu liczyć można na przeładunek conajmniej 130 000 ton węgla miesięcznie zamiast dotychczasowych 90 000 ton. Prócz tego rozpoczęło się ładowanie węgla również kranami przy basenie wewnętrznym, co jeszcze zwiększy zdolność eksportową portu. Jednocześnie ładuje się w większych ilościach cement i drzewo. Tak np. fiński parowiec Mercator odpłynął 25-go do Rio de Janeiro, zabierając w porcie gdyńskim 2800 t. cementu i 1 400 ton węgla statkowego na podróż, mając prócz tego ładunek papieru z Finlandji. Jak cement, tak też węgiel ładował Mercator przy nabrzeżu basenu wewnętrznego, co dowodzi dużej sprawności środków przeładunkowych tej nowej przystani.

Skutki wschodniego wichru w Gdyni. Tak niezwykły tu nawet w zimie wicher wschodni odbił się zahamowaniem ruchu portowego i poważniejszemi szkodami dla statków rybackich. Wskutek dość silnego mrozu wszystkie zewnętrzne części molo i łamifal obmarzły, w niektórych miejscach na skutek podmycia przez fale porobiły się jamy wzdłuż torów, które jednak na razie nie stanowią przeszkody dla ruchu. Prawdopodobnie w przyszłości zewnętrzną stronę nawierzchni molo wypadnie pokryć mniej lotnym materjałem. Ciekawem zjawiskiem było też znaczne opadnięcie poziomu wody wywołane przez wiatr wschodni. Dragi poosiadały w gruncie w miejscach zimowisk i musiały być wyciągane na głębokość.

W porcie rybackim, jeszcze nie wykończonym, fale przelewały się przez niskie molo i przycumowane tu statki rybackie zostały poważnie uszkodzone, a dwa kutry i dwie łodzie, z ogólnej liczby kilkunastu statków zatonęły. Pięć kutrów rybackich jest mniej lub więcej potłuczonych.

Z życia portowego Gdyni. Przepełnienie portu. — Nowe znaki pływając. Port i reda zapełnione są statkami handlowemi. Ładuje się jednocześnie nie tylko węgiel, lecz również cement na fiński parowiec Mercator który w tych dniach odpłynie z nim do Ameryki Południowej. — Oczekiwane są dwa duńskie parowce, które ładować będą większe partje kopalniaków, wysyłanych przez firmę Polski Lloyd. Nigdy jeszcze nie notowano w Gdyni tak wielkiego ożywienia; siedem statków większych oczekuje możności ładowania, podczas gdy siedem statków ładuje w porcie.

Marynarka wojenna przekazała Urzędowi Marynarki Handlowej na wybrzeżu cały inwentarz znaków morskich i boi na wybrzeżu. — Przewidywane jest udoskonalenie boi helskich, które będą urządzone jako boje świetlno-dźwiękowe.

Zwiększenie floty Żeglugi Polskiej o dwa wielkie parowce. Odbyło się tu 19-go b. m. posiedzenie rady nadzorczej Żeglugi Polskiej. Jak wiadomo województwo śląskie zgłosiło akces do Towarzystwa z dwoma statkami po 5 000 ton nośności dla przewozów węgla na morze Śródziemne. Oszczędności tegoroczne w kwocie 1 500 000 złotych województwa śląskiego stoją do dyspozycji. Wydatek łączny na oba statki wynosić może do 5 000 000 złotych. Istnieją konkretne propozycje nabycia gotowych statków, oraz projekt budowy nowych statków na Stoczni Gdańskiej.

Ruch Portu Gdyni za ostatni tydzień. Mimo silnych wiatrów wschodnich, które utrudniały wprowadzanie i wyprowadzanie statków, ładowano znów rekordową ilość węgla, która wyniosła za tydzień 26 421 t., w tej liczbie 1019 ton węgla statkowego. Weszło do portu 9 parowców, w tej liczbie 1 polski, 7 szwedzkich i 1 norweski, odpłynęło natomiast 15 parowców, w tej liczbie 1 polski, 1 szwedzkich, 3 norweskie, 1 francuski, 1 duński, 1 niemiecki, gdański.

Ruch portu Gdyni za poprz. tydzień. Do portu zawinęło w tygodniu 15 statków morskich o łącznej ładowności 12 810 ton rejestrowych netto, w tej liczbie 13 parowców, 1 motorowiec, 1

żaglowiec z pomocn. motorem. Odpłynęło 11 statków, w tej liczbie 9 parowców, 1 motorowiec, 1 żaglowiec z pom. motorem. Na wejściu było 13 statków próżnych, 1 z 13-ma pasażerami i 8 t. drobnicy, 1 z 1168 t. granitu, na wyjściu 1 statek był z 425 pasażerami do Hawru, oraz 10 statków z węglem w ilości ogólnej 17 667 ton. W ostatnich dniach nastąpiło znów wielkie ożywienie przy ładowaniu węgla, cementu i drzewa, wobec czego liczby tego tygodnia uważać można za wyjątkowo niskie.



Niezwykły gość w porcie gdańskim. Zawinął tu parowiec japoński India-Maru, nośności 12 000 ton. Przywiózł on ładunek saletry z Mejillones w Chili, drogą przez kanał Panamski.

Ruch portu gdańskiego za poprzedni tydzień. Port gdański jest ponownie przepełniony statkami, wobec znacznej przewagi wejściowego ruchu nad wyjściowym. Przybyło do portu w tygodniu 127 statków morskich, odpłynęło 106. Mimo intensywnego ładowania węgla kolejka statków czekających możności ładowania jest olbrzymia, w kanale portowym przy Westerpl. stoi stale po parędziesiąt statków w oczekiwaniu wyznaczenia właściwego miejsca przeładunkowego. Na wejściu jak zwykle większość statków była pod balastem (69), z reszty 25 było z drobnicą, 6 z pasażerami i drobnicą, z rudą żelazną, 6 ze śledźmi, 4 z żelastwem, po 1 było z pasażerami i pocztą, z węglem gazowym, z kamieniem, cementem, zbożem, pszenicą, olejem lnianym, samochodami. Ilościowo górowała w imporcie ruda żelazna z 12 186 t., wwóz jej znów się znacznie ożywił, mimo iż część transportów jest skierowana na Szczecin. Nawozów sztucznych, jeszcze z poprzednio dowiezionej ilości przeładowano na kolej 2 495 ton, żelastwa 835 t., innych towarów 7 495 ton.

Na wyjściu 42 statki były z węglem 16 z drobnicą, 13 z drzewem, 14 było próżnych, 5 z cukrem, 5 z pasażerami i drobnicą, 2 z drzewem i drobnicą, po 1 — z podkładami, zbożem i drobnicą, zbożem, słupami telegraficznemi, resztą ładunku samochodów, cementem, końmi i drobnicą, makuchami, solą potasową. Przeładowano w tygodniu z kolei: węgla 69 859 ton, drzewa 1 111 wagonów, cukru 344 wagonów, zboża 142 wagony, innych towarów 1 084 wagony. Wywóz cukru był w całej pełni: dowożono go do portu przeważnie statkami rzecznemi, w znacznie zaś mniejszym stopniu koleją.

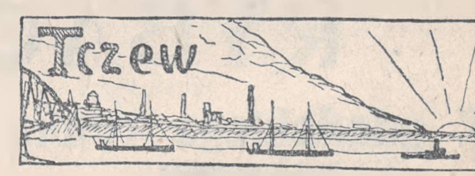
Ruch statków w porcie gdańskim za ostatni tydzień. Burzliwa pogoda wśród tygodnia przy silnym mrozie zmniejszyła ruch okrętów na wejściu, gdyż kapitanowie statków obawiali się obmarznięcia nadwodnych części okrętów, nieuniknionego przy żegludze na mroźnym wietrze. Wiatr był wschodni a że większość statków zbliża się do Gdańska od zachodu, więc żegluga do portu gdańskiego była wyjątkowa trudna. W tych warunkach zawinęło w tygodniu od portu tylko 95 statków odpłynęły zaś 122 statki, czyli ilość prawie normalna.

Wśród statków na wejściu 64 było próżnych, 10 z drobnicą, 4 z pasażerami i drobnicą, po 3 z żelastwem i fosfatami, po 2 ze śledźmi i z drzewem, po 1 z węglem, rudą żelazną, kamieniem i drobnicą, pszenicą, częściowym ładunkiem kopalniaków, ryżem, miedzią. — Wśród statków na wyjściu było 35 z węglem, 20 z drzewem, 20 z drobnicą, 26 próżnych, 4 z pasażerami i towarem, po 2 z drzewem i drobnicą, ze spirytusem, ze zbożem i drobnicą, po 1 z końmi i drobnicą, z cementem i drobnicą, z podkładami, z cukrem i drobnicą, z resztą ładunku śledzi, z kopalniakami, z cukrem, ze zbożem, z olejem maszynowym, z naftą i drobnicą.

Towaru przeładowano z kolei na statki i składy: węgla 77 236 ton, drzewa 833 wagony, zboża 160 wagonów, cukru 226 wagonów, innych towarów 1174 wagonów.

W imporcie przeładowano w tygodniu ze statków na kolej: rudy 15 265 ton, żelastwa (złomu) 1 890 ton, nawozów sztucznych 3 675 ton, innych towarów 5 820 ton. — Zanotować się daje wzrost przeładunku cukru w eksporcie, spadek przeładunku złomu żelaznego w imporcie. — Dowóz wszelkich towarów Wisłą, zwłaszcza cukru eksportowego ustał w tym tygodniu zupełnie, lecz jest nadzieja, że możliwe jeszcze będą transporty rzeczne, skoro tylko lód na Wiśle pomiędzy Modlinem a Fordonem ruszy, gdyż wyżej i niżej Wisła jest wolna od kry.

Ruch osobowy był w tygodniu, jak zwykle, o wiele większy na wyjściu (492 osób) niż na wejściu (37 osób). Na wyjściu: 416 pasażerów odjechało duńskim parowcem Polonia do Nowego Yorku, oraz 76 pasażerów ang. parowcem Baltenia do Londynu. Przyjechali morzem pasażerowie tylko z Londynu, Hullu i Kopenhagi.



Parowiec Żeglugi Polskiej „Tczew" już w ruchu z ładunkiem. Nowonabyty w Holandji parowiec Żeglugi Polskiej „Tczew" zaraz po przybyciu na parowcu „Poznań" polskiej załogi odpłynął z Rotterdamu do Antwerpji, gdzie 28-go b. m. rozpoczął ładować 700 ton tomasówki z przeznaczeniem do Aabenraa (Danja). Prowadzi parowiec znany i doświadczony kapitan Ryński. Załoga składa się z 16 osób.

Nowiny żeglarskie.

Podniesienie berlinki i zdjęcie boi przed Nowymportem.

Podaje się do wiadomości, że zatopiona berlinka około boi Neufahrwasser (patrz Nowiny Żeglarskie w nr. 39—40, str. 359) w dniu 19-go listopada 1927 r. została podniesiona. Wystawiona w tym miejscu zielona boja została usunięta.

Pozycja: 54° 26' 62" N
18° 39' 14" E

Sprostowanie: dotyczy latarni portu Hel. Światło na latarni molo zachodniego portu rybackiego Hel ma charakterystykę: 3 sekundy błysk i 6 sekund przerwa, a nie odwrotnie, jak było podane w nowinach żeglarskich nr. 39—40 Ż. P. str. 359.

Światła portu w Jastarni. Podaje się do wiadomości, że ognie kierunkowe w Jastarni do odwołania pokazywać będą białe światło.

Żegluga wewnętrzna.

Port rzeczny Budapesztu jako wielki port wewnętrzny handlowy i przemysłowy.

Węgry po utraceniu dostępu do morza tem większą uwagę zwróciły na urządzenia rzeczne swej stolicy. Należą one do najnowocześniejszych na Dunaju.

Przystań portu wolnego posiada sieć dróg żelaznych i kołowych, 2 dźwigi portalowe, 6 wag wagonowych, oraz magazyny zbiorowe o pojemności 36 000 ton. Oddanie tych śpichrzy uży-

teczności publicznej nastąpi na wiosnę 1928 roku. Magazyn portu wolnego, przeznaczony dla drobnicy, ma powierzchnię 3 200 m² i będzie w tych dniach otwarty, inny magazyn jeszcze się znajduje w budowie.

Port naftowy eksploatowany jest już od 3-ch lat. W roku 1925-ym przeszło przez niego 26 000 ton produktów naftowych w 1926-ym 37 620 ton. Na odpowiedniej wysokości nad poziomem wody znajduje się nowy skład węgla szerokości 45 metrów; ma tu być urządzony dźwig portalowy.

W miejskim porcie Budapesztu na lewym brzegu ramienia Soroksar rozpoczęta jest budowa magazynu piętrowego o pojemności 7 000 ton. Wykończono tu też nowe nabrzeże, wobec czego jest tu obecnie 900 metrów pionowego nabrzeża i 200 metrów pochyłego nabrzeża. Ruch tego portu miejskiego wynosił 24 000 ton w 1925 roku, 39 200 zaś ton w roku 1926.

Wiadomości handlowo-portowe.

Import owoców tego sezonu do portów północnej Europy.

Około 20-go b. m. oczekiwano w Antwerpji pierwszych transportów statkowych pomarańcz z Gandie, Walencji i Tarragony. Przed tem nadeszły tylko mniejsze partje z Sewilji.

Odpowiednie składy tranzytowe przy numerach 6 i 7 basenu Wilhelma miały być na tę datę opróżnione.

Frachty linji niemieckiej z Kłajpedy do Antwerpji. Linja Rhederei Aktien Gesellschaft obsługuje linję towarową pomiędzy Kłajpedą a Antwerpją. Oto są stawki frachtowe ostatnie tej linji od Fob. Antwerpja do Fob. Kłajpeda za tonę 1 000 kg.

ałun chromowy 17 sh., ultramaryna 22/6 sh., siń pruska 22/6 sh., farby ziemne 17/6 sh., sól glauberska 13/6 sh., opony samochodowe 40/,— sh., siarczan sodu26/6 sh., sulfat 13/6 sh.

Do tych cen dochodzi 2 i pół % prymaży, drukowane prospekty taryf frachtowych nie są ogłoszone.

Nowe litewskie taryfy celne. Nowe taryfy celne ogłoszone są przez litewskie ministerstwo komunikacji. Zeszyty pierwszy, drugi i trzeci razem sprzedaja się w Kownie za 10 litów, lub 1 dolara, zeszyt czwarty za 5 litów wzgl. pół dolara.

RYBACTWO MORSKIE.

Z gdańskiego rynku rybnego.

Handel świeżą rybą wskazywał w ubiegłym tygodniu nierównomierne ceny dla poszczególnych gatunków, a mianowicie ceny na miejscową rybę utrzymały się, a dla gatunków, których podaż była mała, nawet poszły w górę, natomiast te gatunki, które były dowożone z zagranicy były tańsze w cenie, tembardziej że nie zawsze popyt był wystarczający. Importowane śledzie szły na marynowanie. Importowane z Danji dorsze były znakomitej jakości, lecz nie każdego dnia popyt pokrywał podaż.

Ceny na rynku gdańskim były:

za świeże dorsze	0,35 gd. za funt,
za świeże flądry	0,30—0,40 gd. za funt,
za sandacze mniejsze	0,90 gd. za funt,
za sandacze większe	1,60 gd. za funt,
za świeże węgorze	2,25 gd. za funt,
za świeże łososie	2,80 gd. za funt,
za szczupaki	1,20—1,50 gd. za funt,

Za wędzone węgorze 3,50 gd., za sielawki (szproty) 0,50 gd., za smażone minogi 1,60 gd.

Handel śledźmi. W bieżącym tygodniu również połowy śledzia Yarmouthu się zakończyły, większość floty rybackiej już wraca do portów. Połowy były nieznaczne, mimo pełni księżyca. Ceny w związku z tem idą w górę i za handlarzami świeżą rybą podnoszą ceny również i solący śledzie. W ten sposób się tłumaczy, że mimo ożywionego dowozu śledzia solonego do Gdańska ceny idą w górę, orjentując się według bardzo mocnego obecnie rynku angielskiego.

Szkockiego śledzia w ostatnim tygodniu nie dowożono, sprzedawano więc wyłącznie z partyj składowych. Trademark Mattfulls płacono po 57 sh., Trademark Matties po 55 sh., Crown Mattfulls po 58 sh. Crown Matties po 48 sh. Szczególnie w górę poszły półbeczki za które płacono do 4 sh. na dwu półbeczkach więcej.

Na śledzie Yarmouth ceny są następujące: pierwsze Trademark Mattfulls do 56,6 sh., zwykłe Matties 48 sh. zwykłe Mattfulls 52 sh.

Norweskie 1927 roku śledzie wiosenne 5—600 i 6—700 26 i 27 sh. Norweskie 1926 roku śledzie wiosenne o 2 sh. taniej. Norweskie śledzie w półbeczkach po dawnemu o 3 sh. za dwie półbeczki droższe niż całe beczki.

Powyższe notowania rozumieją się transito franko wagon lub statek w Gdańsku, bez cła.

Przywóz śledzi do Polski przez port gdański.

13 listopada:
szw. par. Georg 240 z Yarmouth 2775/1 i 1050/2 beczek.

15 listopada:
norw. par. Erna II 365 z Yarmouth 3420/1 i 1771/2 beczek.

16 listopada:
norw. par. Henry 336 z Haugesundu.

17 listopada:
niem. par. Elsa 265 z Yarmouth 3780/1 i 2328/2 beczek,
niem. par. Immenhof 182 z Lowestoftu 2544/1 i 394/2 beczek.
niem. par. Martha 295 z Lowestoftu 2769/1 i 1116/2 beczek.

19 listopada:
norw. par. Vard 330 z Yarmouth. 3183/1 i 1310/2 beczek.

23 listopada:
niem. par. Orjon 252 z Yarmouth 3465/1 i 1150/2 beczek.

Omówienie spraw rybackich przenosimy do numeru następnego.

Komunikaty o stanie lodu na Bałtyku.

Poniżej podajemy systemy nadawania depesz iskrowych o stanie lodu przy brzegach Szwecji, Finlandji, Estonji. Łotwy, Niemiec. Systemy innych państw podamy później.

Szwecja

Stacja Karlsborg.
SAJ. Fala 2.500 metrów gasn.
(11.50 w niedzielę i święta 13.15.)

Podczas okresu zimowego nadają się codziennie szyfrowe doniesienia o stanie lodów w 4-ch głównych grupach, o trzech podgrupach każda. Każda podgrupa zawiera 6 liczb.

Nadanie komunikatu o stanie lodów następuje zaraz po podaniu ostrzeżeń żeglarskich, o ile zaś danego dnia ostrzeżeń takich niema, to bezpośrednio po komunikacie o pogodzie.

Klucz szwedzki:
I. Główna grupa A A

JK JK JK	JK JK JK	JK JK JK
1. Podgrupa	2. Podgrupa	3. Podgrupa

J oznacza stan lodu, a mianowicie:
0 wolne od lodów
1. Śryż i drobna kra
2. Pokrywa lodowa
3. Kra
4. Zbita drobna kra lub pasma paku (zbitej kry),
5. Otwarte wody wzdłuż wybrzeża
6. Mocna pokrywa lodowa
7 Gruba kra
8. Pak (zlepiona kra)
9. Ciśnienie lodów (zwały lodowe)
X nie meldowane.
K. oznacza warunki żeglugi, a mianowicie:
0 żegluga bez przeszkód
1. Dla silnikowców żegluga bez przeszkód, dla żaglowców utrudniona
2. Dla statków ze słabemi maszynami utrudniona, dla żaglowców zamknięta.
3. Możliwa tylko dla mocnych statków z silnemi maszynami
4. Żegluga możliwa tylko dla statków zbudowanych dla żeglugi wśród lodu
5. Żegluga podtrzymuje się przy pomocy łamaczy lodu
6. Utrzymuje się kanał dojazdowy w lodzie
7. Żegluga prowizorycznie zamknięta
8. Żegluga zamknięta
9. Warunków żeglugi nie można rozpoznać z powodu złej widoczności.
X. nie meldowane.

II. Główna grupa B B
(podzielona jak powyżej A A)
III. Główna grupa C C
(podzielona jak powyżej A A)
IV. Główna grupa D D
(podzielona jak powyżej A A)

A A B B C C D D są literami rozpoznawczemi głównych grup.

Znaczenie 36-ciu miejsc w 12-tu podgrupach głównych grup szwedzkich:

I. Główna grupa A A

1. Podgrupa:
Dojazd do Karlsborga
Wody w kierunku Rödkallen
Dojazd do Lulea przez Tjuvholmssund.

2. Podgrupa:
Dojazd przed Gäsören
Zachodni (Västra) Kvarken
Wody Skag

3. Podgrupa:
Wody przez Härnö
Angermanälv powyżej Svanö
Angermanälv poniżej Svanö

II. Główna grupa B B

1. Podgrupa:
Wody przed Bremö
Dojazd Bremö aż do latarni Draghällans
Alnösund

2 Podgrupa:
Wody przed Lilljungfrun
Wody dookoła Aggegrund
Północny dojazg do Gäfle

3. Podgrupa:
Oregrundsgrepen
Wody widoczne z latarni Grundkallen
Wody przed Söderarm

III. Główna grupa C C

1. Podgrupa:
Wody przed Sandhamn
Dojazd z Sandhamn do Sztokholmu
Wody przed Landsort

2. Podgrupa:
Dojazd od Landsortu do Sztokholmu
Dojazd od Hävringe do Oxelösundu
Kalmarsund na północ do Kalmaru

3. Podgrupa:
Kalmarsund na południe od Kalmaru
Południowy dojazd do Kalmarsundu
Wody przed Karlshamnem

IV. Główna grupa D D

1. Podgrupa:
Południowy dojazd do Sundu
Flintrinne
Wody przed Hälsingborgiem

2. Podgrupa:
Północny dojazd do Sundu
Wody przed Halmstadem
Wody przed Valbergiem

3. Podgrupa:
Wody przed Vinga
Dojazd od Vinga do Göteborga
Wody przed Smögen

O ile wszystkie wiadomości jednej głównej grupy znajdują się w jednakowych warunkach co do lodu i żeglugi, to komunikat iskrowy dla tej głównej grupy składa się tylko z rozpoznawczej pary liter (A A B B C C D D) i jednej pary znaków J K. która zawiera w sobie warunki lodu dla wszystkich miejscowości tej grupy głównej.

O ile dla wszystkich miejscowości następujących po sobie grup głównych warunki lodu i żeglugi są jednakowe, to jedna grupa J K podaje się po kilku parach rozpoznawczych liter dla głównych grup: np. B B C C D D 0 0 oznacza że we wszystkich trzech grupach głównych morze było wolne od lodu, a żegluga odbywała się bez przeszkód.

Zamiast liczb grupy cyfrowej J. K. może być podana jedynie litera X (warunki lodu i żeglugi nie meldowane).

Finlandja

Sandhamn (Helsingfors).
O J A Fala 2000 metrów niegasn.
(O godz. 16,30 powtórzenie na fali 5300 metrów niegasn.)

O godzinie 11,30 komunikat o lodzie w 7-miu grupach głównych, z których każda zawiera 6 liczb:

Klucz:
I. Główna grupa A A

JK JK JK	JK JK JK	JK JK JK
1. Podgrupa	2 Podgrupa	3. Podgrupa

2. Główna grupa B B (jak wyżej)
3. Główna grupa C C „
4. Główna grupa D D „
5. Główna grupa E E „
6. Główna grupa F F „
7. Główna grupa G G „

A A, B B, C C, D D, E E, F F, G G: są znakami rozpoznawczemi głównych grup.

I. Główna grupa A A

1. Podgrupa:
Björkösund
Okolica Werkkomatala
Wody na zachód od Björkö

2. Podgrupa:
Dojazd Wiborg-Trangsund
Dojazd Trangsund-Rödhäll
Przed Rödhäll

3. Podgrupa:
Port Kotka i okolica
Przed Rankö
Przed Luppi

II. Główna grupa B B

1. Podgrupa:
Wody na wschód od Hogland
Wody na południe od Hogland
Wody na zachód od Hogland

2. Podgrupa:
Południowy port Helsingforsu i okolica
Przed Sveaborgiem
Przed Graskärsbadarne

3. Podgrupa:
Około Porkala:
Przed Kallbadan
Barösunds Fjärd (dojazd Barösunde)

III. Główna grupa C C

1. Podgrupa:
Wody przed Jussarö
Port Hangö i okolica
Okolica Russarö

2. Podgrupa:
Wody na widnokręgu Russarö
Hangö-Västra-Fjärd Zachodni dojazd Hangö
Część południowa dojazdu Gullkrona

3. Podgrupa:
Port Abo aż do Stora Bocken
Erstan-Fjärd
Okolica Lövskär

IV. Główna grupa D D

1. Podgrupa:

Widskärsfjärd
Koło Utö
Wody na widnokręgu Utö

2. Podgrupa:

Skiftet
Szkiery Föglö
Koło Ledsundu

3. Podgrupa:

Na wschód od Nyhamnu
Wody przed Kobbaklintar
Szkiery przed Mariehamnem

V. Główna grupa E E

1. Podgrupa:

Na zachód od Eckerö
Na zewnętrznych wodach koło Sälskär
Szkiery przed Raumo

2. Podgrupa:

Bliższe wody przed Raumo
Okolica Relandsgrund
Wewnętrzne części portowe Räfsö i Mäntyluoto

3. Podgrupa:

Na redzie Mäntyluoto
Przed Kallo i Räfsö
Wody na widnokręgu Räfsö

VI. Główna grupa F F

1. Podgrupa.

Port Wasklot i pobliskie szkiery
Wody pomiędzy Storhästen a Enstern
Dojazd Rönnskär

2. Podgrupa:

Dojazd Norrskär
Okolica portu Jacobstad
Na redzie około Adö

3. Podgrupa:

Wody przed Mässkär
Okolica portu Yxpila
Po wewnętrznej stronie Tankar

VII. Główna grupa G G

1. Podgrupa:

Wody przed Tankar
Na redzie Brahestad
Na zewnętrznych wod koło Nahkiainen

2. Podgrupa:

Wody ku północy od Isokraaseli
Część zewnętrzna portu Uleaborg
Dojazd do części portowych Uleaborga

3 Podgrupa:

Wody przed Marjaniemi
Obwód portowy Kemi
Wody przed Kemi

Komunikaty podają stosunki zachodzące przed południem tegoż dnia. Tak samo jak w komunikacie szwedzkim (patrz wyżej) w razie jednakowych warunków lodu i żeglugi liczby pod J K mogą następować po całej grupie głównej lub nawet po kilku grupach i oznaczają wówczas to. że w całej grupie, lub w kilku grupach głównych panują jednakowe warunki. Całe grupy mogą być opuszczane o ile warunki w nich panujące same się przez się rozumieją i niema żadnych zmian, gdy wszędzie żegluga jest zamknięta lub też wszędzie otwarta i morze wolne od lodu. W razie nieznanych warunków podaje się po głównej grupie znak x x.

Opuszczenie więc grupy głównej nigdy nie oznacza nieznanych warunków, gdyż na to jest specjalny znak (x x).

Estonja

Hapsal. A Z I Fala 3,500 metrów niegasn.

Komunikaty lodowe o godzinie 10,20, w pięciu grupach po 6 liczb, wzoru jak powyżej (Szwecja).

Komunikaty zawierają dane z przedpołudnia w dniu nadania, o ile nadaje się również komunikat 08—25. to przyłącza się on do odpowiedniego komunikatu o pogodzie.

Znaczenie 15-tu liczb komunikatu w grupach:

1. Grupa
1. Zerel (Sörve)
2. Filsand (Vilsand)
3. Dagerort (Köpu)

2. Grupa
1. Tachkona (Tahkona)
2. Odensholm (Osmussaar)
3. Pakerort

3. Grupa
1. Nargen (Naissaar)
2. Reda Tallinnu (Tallinna reid)
3. Kokskär

4 Grupa
1. Ekholm
2. Stenskär
3. Hungerburg (Narva-Jõesuu)

5. Grupa
1. Kyhnö (Kihnu)
2. Werder (Wirtsu)
3. Worms (Vorms)

Łotwa

Lipawa. KCQ. Fala 2,650 metrów niegasn.

09—12 i 11—25 Komunikaty o lodzie następują po komunikacie o pogodzie według obserwacji tegoż dnia rano. w pięciu grupach po 6 liczb według klucza jednakowego ze Szwecją. Finlandją i Estonją.

Znacznie 15-u liczb komunikatu w grupach:

1. Grupa
1. Papensee
2. Lipawą, port
3. Lipawa. morze

2. Grupa
4. Steinort
5. Windawa (Ventspils) port
6. Windawa (Ventspils) morze

3. Grupa
7. Lyserort
8. Latarnia Michaels
9. Domesnäs (Kolkasrag)

4. Grupa
10. Domesnäs kierunek N E
11. Domesnäs kierunek S E
12. Margrafen (Messaragazem)

5. Grupa
13. Ryga, morze
14. Ryga, port
15. Ainaszi (Hainasch).

Niemcy

Königswusterhausen.
LP Fala 3.350 m. niegasn.
(Godz. 14,20.)

Podczas okresu zimowego wiadomości o lodzie przyłączają się do komunikatu o pogodzie w 3 grupach po 6 liczb.

Oto klucz. według którego nadawane są te komunikaty.

JK JK JK JK JK JK JK JK JK
1 2 3 4 5 6 7 8 9

W każdej grupie są dwie liczby: J. oznacza stan lodów. K. oznacza skutki tego stanu dla żeglugi.

J — stan lodów. Skala:

0 — wolne od lodów } żegl. bez przeszkód
1 — lekki, luźny lód }
2 — miejscami kra
3 — cienka pokrywa lod. } żegl. dla żaglowców utrudniona
4 — zbity lód }
5 — mocna kra } zamknięcie żeglugi żaglowców
6 — mocna pokrywa lod. }
7 — silny ruch lodów }
8 — gęste. mocne, masy lodów
9 — nie meldowany.

K — skutki stanu lodów dla żeglugi. Skala:

0 — stan nie do rozpoznania, z powodu mgły. śnieżycy itp.
1 — żegluga bez przeszkód
2 — żegluga dla żaglowców utrudniona
3 — utrudniona, dla żaglowców możliwa tylko z pomocą holowników
4 — bardzo utrudniona. dla żaglowców zamknięta
5 — możliwa tylko dla silnych parowców
6 — możliwa tylko z pomocą łamaczy lodów
7 — zamknięta
8 — dojazd utrzymywany przez łamacze lodów
9 — nie meldowane.

Oznaczenie liczbami stacyj w komunikacie Königswusterhausen:

1 Kanał morski Królewca
2 Piława — 1. grupa
3 Świnoujście
4 Travemünde
5 Holtenau — 2. grupa
6 Brunsbüttelkoog
7 Hamburg
8 Brake — 3. grupa
9 Nesserland.

Komunikaty powyższych dziewięciu stacyj dotyczą następujących dojazdów:

Kanał morski Królewca: od Piławy do Królewca
Piława: port i reda
Świnoujście: to samo
Trawoujście: to samo
Holtenau: kanał kiloński do Brunsbüttel
Brunsbüttel: pobliski rejon Łaby
Hamburg: cumowiska i przystanie
Brake: pobliski rejon Wezery
Nesserland: pobliski rejon Emsu i port.

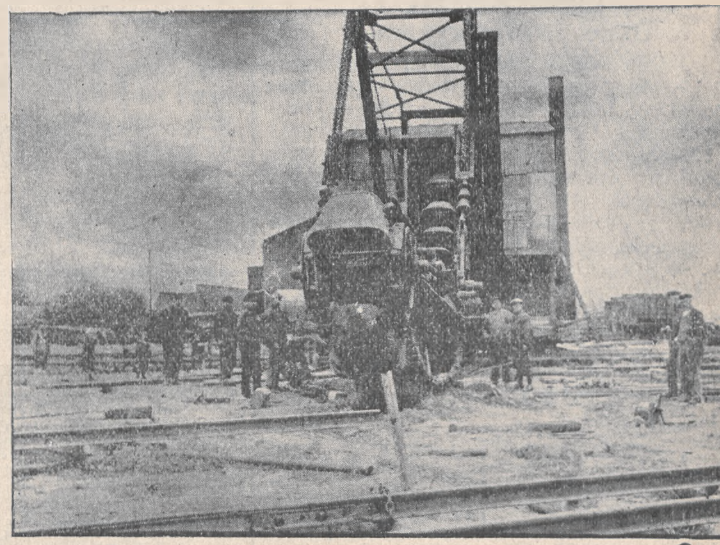
Stałe linje okrętowe z Gdańska i Gdyni.

Port	Częstość odjazdów	Nazwa linji	Przedstawiciel linji w miejscu
a) Z Gdyni i do Gdyni			
Havre	dwutygodniowo	Cie. Gen. Transatlantique	Cie. Gen. Transatlantique
b) Z Gdańska i do Gdańska			
Abo	1—2 tygodniowo	Lubeck-Linie A. G.	Lenczat i Co
Amsterdam	dwutygodniowo	Koeniglich Nederlandsche Stoomb. M.	Ferd. Prowe
Amsterdam	10-cio dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Antwerpja	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Werms i Cie
Antwerpja	8—10 dniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Aleksandrja	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandin. Levante & Amerika S. S. Agenc
Algier	„	„ „ „	„Scandinavian Levante"
Bergen	10-cio dniowo	Det Bergenske Dampskibselskab	Bergenske Baltic
Bordeaux	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Bordeaux	12-to dniowo	Francuskie i duńskie statki	F G. Reinhold
Braila	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Burgas	„	„ „ „	„Scandinavian Levaute"
Buenos Aires	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A B.	Bergenske
Constanca	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Dunkerka	raz w miesiącu	Worms et Cie.	Worms i Cie
Dunkerka	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Flensburg	dwutygodniowo	Flensb.-Stettiner Dampfschiffahrtsgesellschaft	Ferd. Prowe
Havre	12-tu dniowo	Francuskie i duńskie statki	F. G. Reinhold
Helsingfors	dwutygodniowo	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold i Co
Helsingfors	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Helsingborg	tygodniowo	Rederi Aktiebolaget Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Hamburg	„	Sartoi & Berger. Kiel	Ferd. Prowe
Hamburg	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Hull	„	Ellerman and Wilson Lines	Ellerman Wilsen Lines
Kłajpeda	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Kłajpeda	10-ciu dniowo	Stettiner Dampfer Co. A. G.	Behnke i Sieg
Kłajpeda	dwutygodniowo	Reinhold-Ivers Linie; Stettiner Dampf. Co.	F. G. Reinhold
Kolonja i porty reńskie	tygodniowo		Aug. Wolff i Co
Konstantynopol	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Kopenhaga	tygodniowo	Det Forenede Dampskib Selskab	F G. Reinhold
Kotka	10-ciu dniowo	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges. Lübeck	Lenczat i Co
Królewiec	„	Hamburg-Danzig Linie	Behnke i Sieg
Landskrona	tygodniowo	Det Bergenske: Rederei A. B. Egon	Thor Hals i Bergenske
Leigh	12-cio dniowo	James Currie and Co.	F. G. Reinhold
Lipawa	tygodniowo	Rederi A. B. Egon	F. G. Reinhold
Lipawa	„	Hamburg—Danzig Linie	Behnke i Sieg
Lipawa	„	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Liverpool	12-cio dniowo	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Londyn	tygodniowo	Anglo-Baltic Line	United Baltic Corporation
Londyn	„	Ellerman Wilson Lines	Ellerman Wilson Lines
Lubeka	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Malmoe	„	Det Bergenske i Rederi A. B. Egon	F. G. Reinhold i Bergenske
Malmoe	dwutygodniowo		Thor Hals
Manchester	12-to dniowo	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Norrköping	10-cio dniowo		Thor Hals
Nowy York	1—2 miesięcznie	Baltic America Linie	United Baltic Corporation
Oslo	dwutygodniowo	Fred Olsen & Co.	Bergenske Baltic
Pireus	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Rio de Janeiro	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Rotterdam	tygodniowo	Reinhold-Ivers Linie	F. G. Reinhold
Rotterdam	„		Aug Wolff i Co
Rouen	miesięcznie	Worms et Cie.	Worms i Cie
Ryga	tygodniowo	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Ryga	„	Finska Angfartygs A. B.	P. Bernhold i Co
Ryga	dwutygodniowo		F. G. Reinhold
Saloniki	„	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Santos	raz w miesiącu	Finska Angfartygs A. B.	Bergenske
Smyrna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Leyante"
Söderhamn	10-cio dniowo		Thor Hals
Sundsvall	„		Thor Hals
Swansea	„	James Scott and Co.	F. G. Reinhold
Szczecin	dwutygodniowo	Rudolf Christian Griebel. Stettin	Ferd. Prowe
Szczecin	„	Stettiner Dampfer-Compagnie A. G.	F. G. Reinhold
Sztokholm	„		Thor Hals
Sztokholm	„	Nyman & Schultz	Behnke i Sieg
Tallinn	tygodniowo	Norddeutscher Lloyd	F. G. Reinhold
Tallinn	„	Lübeck Linie A. G.	Lenczat i Co
Upsala	10-cio dniowo		Thor Hals
Warna	dwutygodniowo	Svenska Orient Linien	„Scandinavian Levante"
Wyborg	„	Lübeck-Wyburger Dampfschiff-Ges.	Lenczat i Co.

Budowa nowego basenu w Wisłoujściu.



Basen, już częściowo pogłębiony „na sucho", lecz jeszcze oddzielony od Wisły.



Pogłębiacz „suchy" podczas pracy.

Port gdański w chwili utworzenia Wolnego Miasta zupełnie nie był przystosowany do przeładunku masowych towarów. Udoskonalenia wprowadzone w tym kierunku w dwu ostatnich latach przez Radę Portu umożliwiły podniesienie ilości przeładowanych masowych towarów do 600 000 ton miesięcznie. Ażeby jednak nie zajmować tem przeładunkiem całego portu a oswobodzić miejsce dla wzrastającego eksportu i importu innych towarów, rozpoczęto budowę specjalnego basenu dla przeładunku węgla w eksporcie i rudy w imporcie.

Na południe od historycznej twierdzy Wisłoujścia, we wsi tejże nazwy zapoczątkowano budowę basenu, położonego ukoście do linji brzegów Wisły. Zastosowane tu będą najdoskonalsze urządzenia do szybkiego wyładowania węgla, między innemi wywrotnice wagonowe, pozwalające wsypywać wprost do ładowni statku zawartość całego wagonu 30-to tonowego.

Obecnie roboty są już w pełnym biegu. Wykonywane są przez starą firmę warszawska Martens i Daab (założoną w roku 1866-ym) do spółki z oddziałem gdańskim niemieckiej firmy Philipp Holzmann A. G.

Kronika światowa

żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 5-go do 24 października zawinęło do portu 49 statków o łącznej ładowności 22 452 t. r. n.

Statki te przywiozły łącznie 6 360 ton ładunku mieszanego, 890 ton soli, 4 657 beczek śledzi, 236 ton kamieni wapiennych, 76 sążni drzewa, 4 900 ton węgla (w tem 2 600 ton polskiego). 12 statków weszło próżnych i pod balastem.

W tymże czasie opuściły port 49 statków o łącznej ładowności 21 760 t. r. n., które przywiozły 7 647 ton ładunku mieszanego, 1 078 std. i 150 t. drzewa, 200 t. makuchów, 1 142 ton cegły i 202 tony mąki. 13 statków wyszło próżnych i pod balastem.

FINLANDJA.

Stacjonowanie fińskich łamaczy lodów. Łamacz lodów „Voima" od pierwszego listopada do 20-go grudnia będzie pracował w dojeździe Wasy, będzie on stale zajęty przed Mintyluoto i Raumo. Łamacz „Tarmo" będzie utrzymywał dojazd do Kotki. „Sampo" zaś Trangsundu i Bjerkö. Te łamacze lodów po zamknięciu nawigacji do Kitki i Trangsundu będą utrzymywać dojazdy do Helsingforsu, Abo i Hangö. Łamacz lodu najsilniejszy i najnowszy „Jääkarhu" będzie obsługiwać port Helsingforsu, a po zamknięciu żeglugi będzie wprowadzał i wyprowadzał statki do Hangö. Na wyspach Alandzkich będzie stacjonowany „Tarmo".

ANGLJA.

Sprawy Cunard Steamship Co. Nadzwyczajne walne zebranie Cunard Steamship Co. uchwaliło powiększenie kapitału, który zwiększony będzie do 8 100 000 Ł przez emisję 1 100 000 nowych akcyj po 1 Ł każda.

Zwiększenie kapitału towarzystwa wywołane jest koniecznością zwiększenia ilości płynnej gotówki w związku z długami wobec stoczni, które mają być pokryte w ciągu roku 1928-go.

Według sprawozdania prezesa towarzystwa p. Thomasa Roydena kapitał emitowanych akcyj jest mniejszy niż koszt dwuch nowych pośpiesznych parowców osobowych towarzystwa (jeden 600 stóp długości, drugi 520 stóp długości); między innemi towarzystwo liczy jeszcze 3 parowce pasażerskie pośpieszne nowego typu, 5 parowców pasażerskich 600 stopowych, jeden 550 stopowy, 6—520 stopowych.

WŁOCHY.

Tej samej serji. Francuskie pismo żeglugowe Le Yacht z powodu okropnej katastrofy Principessy Mafaldy przypomina zjadliwie, że statek ten należał do tej samej serji co i Principess Jolenta, która przy spuszczeniu na wodę ze stoczni przewróciła się i zatonęła na dużej głębokości. Wypadek ten, jak wiadomo zaszedł na skutek wbudowania górnych części okrętu jeszcze na lądzie, co okazało się ryzykownym eksperymentem, który zmniejszył poważnie stateczność statku. Między wypadkiem Jolenty i Mafaldy oczywiście jest mało wspólnego, jednakże warto jest odczekać z ostatecznym sądem co do przyczyn szybkiego zatonięcia Mafaldy, a nie sprowadzać wszystko do najechania na rafę, które, gdyby nawet miało miejsce, nie powinnoby było wywołać tak wielkiej katastrofy. W swoim czasie z wypadku Titanica jednak wywnioskowano, że dla okrętu tej wielkości poszycie okrętowe było za słabe.

Pomoc kredytowa dla włoskich przedsiębiorstw okrętowych. Państwowy Instytut Eksportowy otrzymuje informacje jakoby organizowany był we Włoszech Instytut Kredytów Morskich, mający na celu popieranie rozwoju żeglugi narodowej. Instytut ten ma być zorganizowanym przy współudziale „Instituto Nazionale delle Assicurazioni", „Cassa Nazionale di Previdenzia" i szeregu banków, zadaniem jego ma zaś być udzielanie tak przedsiębiorstwom żeglugowym jak stoczniom kredytów na dogodnych warunkach procentowych i płatniczych. Za tem, iż rząd włoski zamierza w tej dziedzinie rozwinąć działalność bezpośrednią przemawia fakt, że szereg koncernów żeglugowych nie otrzymał pozwoleń na zaciągnięcie pożyczek zagranicznych.

Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Liczby oznaczają ładowność statków, w onach netto (1 tona — 2,83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

9 listopada:
niem. par. Danzig 575 do Pargasu.
10 listopada:
szw. par. Rewa 716 do Gefle,
szw. par. Ellen 948 do Göteborga.
11 listopada:
niem. par. Hilde 852 do Helsingforsu,
norw. żagl. z mot. Polarbjörn 165 do Holmestrandu,
niem. mot. Dietrich Bohnekamp 582 do Wasy.
12 listopada:
norw. par. Dea 1 460 do Gandawy,
szw. par. Valkyrian 707 do Husum,
niem. par. Spitzberg 155 na redę.
14 listopada:
duń. par. Wm. Th. Malling 1 125 do Aarhus.

Statki powyższe wywiozły łącznie 17 667 t. węgla.

16 listopada:
norw. par. Kristine 614 do Vesteras,
duń. par. Hafnia 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Jan 488 do Abo.
17 listopada:
fr. par. Depute Charles Nortier 1 183 do Göteborga,
norw. par. Ora 600do Kristiansundu,
niem. par. Käthe 643 do Helsingforsu,
szw. par. Thure 295 do Trelleborga.
8 listopada:
szw. par. Bris 1 160 do Vallviku.
11 listopada:
szw. par. Excelsior 841 do Göteborga.
20 listopada:
pol. par. **Katowice** 1 108 do Norrköpingu,
szw. par. Aegir 754 do Kalmaru,
szw. par. Tyr 432 do Helsingborga.
22 listopada:
szw. par. Carrie 740 do Sztokholmu,
norw. par. Bruse 1010 do Kristiansundu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 26 421 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

13 listopada:
łot. par. Venta 1 175 do Kotki,
niem. par. Minna Cords 551 do Odense,
szw. par. Mercur 800 do Kallerve,
szw. par. Sölve 259 do Norrköpingu,
niem. par. Harald 357 do Torsby,
szw. par. Bengt 289 do Sztokholmu,
14 listopada:
łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi,
szw. żagl. z mot. Zefyr 108 do Sarpsborga,
hol. ż. z mot. Roelfima 94 do Karlshamnu,
nim. par. Venus 1 684 do Genui,
szw. par. Oddevold 634 do Göteborga,
szw. par. Gunhild 352 do Karlstadu,
szw. par. Dagny 659 do Horsensu.
15 listopada:
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
szw. par. Pallas 1 771 do Göteborga,
duń. żagl. Najaden 126 do Assensu,
szw. par. Thyra Bratt 740 do Göteborga,
gd. licht. Danzig i 579 i
gd. licht. Danzig II 596 do Randersu,
norw. żagl. Stjörne 303 do Mandalu,
duń. par. Borghild 431 do Kopenhagi.
16 listopada:
duń. par. Oerneborg 1 055 do Kopenhagi,
łot. par. Katie 1 439 do Rygi,
norw. par. Mars 400 do Karlstadu,
łot. par. Lia 749 do Rygi,
niem. licht. Ruhr 651 i
niem. licht „M" 553 do Karrebeksminde i Göteborga,
fr. par. Germinal 1 165 do Bordeaux,
duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi.
17 listopada:
szw. żagl. Najaden 151 do Simrishamnu,
szw. par. Klara 163 do Hasle.
18 listopada:
szw. par. Gevalia 708 do Sztokholmu,
norw. par. Sarpen 1 100 do Sarpsborga,
niem. par. Gertrud Schünemann 461 do Le Treport,
szw. par. Oeresund 760 do Uddevalli.
19 listopada:
szw. par. Ymer 602 do Ystadu,
pol. par. **Robur II** 798 do Sztokholmu,
norw. par. Havlyst 348 do Tönsbergu,
est. ż. z mot. Merilind 50 do Tallinnu.
20 listopada:
szw. par. Elsie 326 do Göteborga,
norw. par. Rodskjaer 1 729 do Gefle,
niem. par. Bernard Blumenfeld 1 675 do Gefle.
pol. par. **Poznań** 1 122 do Rouen,
szw. par. Freja 711 do Aarhus,
niem. par. Fortuna 1 670 do Savony,
łot. par. Gauja 895 do Mantyluoto,
szw. par. Caring 881 do Landskrony,
szw. licht. Halsta III 473 do Karlshamnu.
21 listopada:
łot. par. Belgien 1 174 do Kopenhagi,
norw. par. Henry 335 do Drammen.
22 listopada:
norw. mot. Bob 269 do Holmestrandu,
norw. par. Eidsvold 799 do Oslo,
szw. par. Gundborg Segrell 844 do Oxelösundu.
23 listopada:
łot. par. Kaupo 1 458 do Landskrony,
duń. par. Victoria 1 160 do Kopenhagi,
niem. par. Immenhof 182 do Królewca,
łot. par. Percy 437 do Rygi,
niem. par. Silvia 598 do Holbäk,
norw. par. Knut Jarl 1 698 do Helsingforsu,
niem. par. Eduard 574 do Le Treportu.
24 listopada:
szw. m. Cimbria 320 do Rönnebyredd,
szw. par. Gustafsberg 775 do Gustafsbergu,
szw. par. Robur 577 do Sztokholmu,
gd. par. Echo 555 do Karrebäksminde.
25 listopada:
szw. par. Fingal 234 do Królewca,
szw. par. Oddevold 664 do Göteborga,
duń. par. Frieda 1270 do Göteborga,
szw. par. Falken 706 do Sztokholmu,
szw. żagl. Irmgard 77 do Assensu,
duń. ż. z mot. Fremad 57 do Svaneke,
duń. par. Vendia 627 do Aarhus,
szw. par. August Leffler 1128 do Gefle,
niem. licht. Vega 758 i
niem. licht. Aar 651 do Nakskov,
norw. par. Snarö 762 do Moss,
szw. par. Gudrun 452 do Karlshamnu.
26 listopada:
szw. par. Harcourt 915 do Aalborga,
łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi,
wł. par. Chiabrera 2 587 do Gibraltaru,
duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi,
szw. par. Roslagen 823 do Helsingforsu,
pol. licht. **Jurek** 634 do Bandholmu.

Statki powyższe wywiozły łącznie 141 700 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

13 listopada:
ang. par. Akenside 1 138 do Westhartlepoolu.
15 listopada:
duń. par. Sigrid 732 do Londynu,
niem. par. W. C. Frohne 189 do Horsensu,
norw. par. Wendla 253 do Westhartlepoolu,
niem. par. Bille 344 do Rotterdamu.
16 listopada:
niem. par. Lothar 257 do Hamburga (i z tow.).
17 listopada:
niem. p. Lotte Reith 923 do Gandawy.
19 listopada:
niem. licht. Hans Otto 595 do Audorfu,
niem. licht. Peter 634 do Audorfu,
niem. par. Mecklenburg 670 do Grimsby.
duń. par. Jägersborg 727 do Londynu,
niem. par. Elfr. Charlotte Becker 378 do Manchesteru,
niem. par. Egeria 382 do Rotterdamu.
20 listopada:
niem. par.Indra 756 do
21 listopada:
niem. par. Arnis 631 do Jacobstadu i Antwerpji,
niem. par. St. Gertrud 211 do Lubeki,
ang. par. Lord Antrim 2 754 do Rygi,
ang. par. Majorca 589 do Grangemouth,
niem. par. Brake 336 do Harburga,
niem. par. Egeria 382 do Rotterdamu i z tow.).
22 listopada:
duń. par. Nordhild 575 do Tynedocku,
duń. par. Hjortholm 866 do Liverpoolu,
duń. par. Lilleborg 861 do Garstonu.
23 listopada:
norw. par. Kari Skogland 2 668 do Delagoa Bay.
24 listopada:
niem. licht. Fulda 645 i
niem licht. Neckar 699 do Amsterdamu,
niem licht. Unterweser XIX 835 do Audorfu,
fr. par. Chateau Yquem 1 290 do Bordeaux (i z tow.),
łot. par. Sigulda 1 240 do Gandawy,
duń. par. Gudrun 875 do Grangemouth,
łot par. Kriws 822 do Grangemouth.
25 listopada:
niem. par. Elsa 335 do Tynedocku,
niem. par. Wega 818 do Antwerpji,
duń. par. Holland 720 do Londynu,
duń. par. Johannes Maersk 1 119 do Grangemouth.
26 listopada:

lit. par. Stephanie 437 do Hamburga (i z tow.),
pol. par. **Wilno** 1 122 do Calais,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z tow. i końmi),
ang. par. Chloris 650 do Amsterdamu,
niem. par. Hochsee 756 do Dordrechtu.
Statki powyższe wywiozły łącznie 128 000 m³ drzewa.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.

15 listopada:
niem. par. Woglinde 1 194 do Rotterdamu,
duń. par. Carmen 731 do Helsingforsu,
niem. par. Curslack 810 do Marsylji,
łot. par. Laimons 198 do Lipawy.
17 listopada:
niem. par. Pomerania 108 do Nakskov,
18 listopada:
szw. par. Helle 480 do Szczecina.
21 listopada:
niem. par. Riga 575 do Tallinnu (i z zbożem).
22 listopada:
szw. par. Iris 196 do Helsingforsu (i z towarem).
26 listopada:
niem. par. Erda 1 671 do Szczecina.
Statki powyższe wywiozły łącznie 11 300 ton cukru.

Wwóz żelaza i żelastwa przez port gdański.

16 listopada:
niem. p. Consul Cords 552 z Londynu,
łot. par. Percy 437 z Helsingforsu,
18 listopada:
niem. par. Teutonia 768 z Kopperwerkshamnu.
20 listopada:
szw. par. Fingal 282 z Halmstadu,
szw. par. Ingeborg 191 z Oskarshamnu.
25 listopada:
szw. par. Rewa 715 z Govle.
26 listopada:
niem. par. Holstein 478 z Milford Haven,
szw. żagl. Zenitha 158 z Kopenhagi,
szw. żagl. Elisabeth 177 z Göteborga,
szw. żagl. Svithiod 168 z Kopenhagi.
28 listopada:
szw. par. Botte 878 z Londynu.
Statki powyższe przywiozły łącznie 11 000 ton żelaza i żelastwa.

Wwóz rudy i pirytu przez port gdański.

14 listopada:
niem. p. Industria 1 276 z Oxelösundu.
15 listopada:
szw. par. Blanche 210 z Vesteras.
15 listopada:
szw. par. Sirius 467 z Otterbäcken.
17 listopada:
niem. par. Yotunheim 2 235 z Lulea.
23 listopada:
wł. par. Ansaldo Sesto 2 916 z Muelvy.
Statki powyższe wwiozły łącznie 16 300 ton rudy i pirytu.

Wwóz fosfatu przez port gdański.

20 listopada:
wł. par. Nimbo 2 382 z Sfaxu,
niem. par. Hansa 2 820 z Bony.
24 listopada:
pol. par. **Warta** 1 698 ze Sfaxu.
25 listopada:
wł. par. Dora Baltea 2 617 z Tunisu.
Statki powyższe wwziozły łącznie 21 900 ton fosfatów.

RUCH DROBNICY.

Wwóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 listopada:
szw. par. Karin 196 z Sztokholmu.
14 listopada:
niem. par. Ruth 341 z Szczecina,
ang. par. Majorca 587 z Leith,
duń. par. Niord 283 z Aarhus,
duń. par. Polonia 4 519 z Nowego Jorku (i z pas.),
duń. par. Halfdan 854 z Kopenhagi,
niem. par. Saturn 154 z Flensburga,
niem. par. Hecht 599 z Królewca (i z drzewem),
niem. par. Elin 348 z Rotterdamu.
15 listopada:
niem. par. Aeolus 357 z Hamburga,
niem. par. Hinrich 308 z Hamburga,
nim. par. Brake 336 z Hamburga,
ang. par. Kolpino 1 465 z Hullu (i z pas.),
hol. par. Theseus 754 z Amsterdamu.
16 listopada:
niem. par. Orlando 678 z Antwerpji,
niem. par. Egeria 382 z Rotterdamu,
duń. par. Hjortholm 866 z Liverpoolu,
duń. par. Niels Ebbesen 382 z Kopenhagi (i z pas.),
niem. par. Stella 332 z Lubeki przez Szczecin,
duń. par. J. C. Jacobsen 740 z Kopenhagi.
17 listopada:
niem. par. Rhea 293 z Bremy,
ang. par. Baltannic 1 034 z Rygi (i z pas.),
niem. par. St. Lorenz 343 z Lubeki.
18 listopada:
ang. par. Baltonia 1 449 z Londynu (i z pas.),
norw. par. Bomma 461 z Oslo (i z kamieniami),
niem. par. Ottilie 286 z Lipawy.
19 listopada:
szw. par. Iris 169 z Malmö.
20 listopada:
szw. par. Themis 383 z Helsingborga.
21 listopada:
duń. par. Ulf 797 z Bordeaux,
fsk. par. Poseidon 408 z Helsingforsu,
niem. par. Vineta 299 z Szczecina.
23 lsitopada:
szw. par. Rurik 253 z Sztokholmu.
22 listopada:
niem. par. Imatra 544 z Lubeki.
23 listopada:
szw. par. Rurik 247 z Sztokholmu,
ang. par. Baltara 1 387 z Londynu (i z pas.).
24 listopada:
ang. par. Smolensk 1 534 z Londynu,
niem. par. Eberhard 338 z Hamburga,
ang. par. Kowno 1 477 z Hullu (i z pas.).
25 listopada:
duń. par. Taarnborg 828 z Liverpoolu,
szw. par. Sven 191 z Göteborga.
26 listopada:
niem. par. Lothar 257 z Hamburga,
niem. par. Annelise z Hamburga,
duń. par. Niord 283 z Aarhus,
łot. par. Kurbads 1 312 z Calais.
27 listopada:
gd. par. Hammonia 658 z Hamburga.
28 listopada:
szw. par. Blanche 210 z Sztokholmu.

Wywóz ładunku mieszanego (drobnicy) przez port gdański.

13 listopada:
niem. par. Feronia 332 do Bremy,
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi,
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga,
niem. par. Helene 162 do Hamburga.
14 listopada:
szw. par. Sven 196 do Göteborga,
niem. par. Saturn 154 do Królewca,
niem. par. St. Jürgen 343 do Rygi.
15 listopada:
niem. par. Bacchus 381 do Rotterdamu,
gd. par. Marie Siedler 221 do Lipawy.
16 listopada:
niem. par. Lothar 257 do Hamburga (i z drzewem).
17 listopada:
niem. par. Stella 332 do Abo,
niem. par. Hecht 599 do Antwerpji (i z zbożem),
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu (i z pas.),
18 listopada:
duń. par. Niels Ebbesen 382 do Kopenhagi,
ang. par. Kolpino 1 465 do Hullu (i z pas.).
19 listopada:
niem. par. St. Lorenz 343 do Rygi,
duń. par. Niord 283 do Aarhus,
szw. par. Blanche 210 do Sztokholmu (i z naftą),
duń. par. Polonia 4 519 do Nowego Jorku (i z pas).
duń. par. Jacobsen 740 do Kopenhagi (i z końmi),
niem. par. Orlando 678 do Tallinnu (i ze zbożem),
niem. par. Hinrich 308 do Hamburga,
ang. par. Baltonia 1 449 do Londynu (i z pas.),
niem. par. Ruth 341 do Szczecina,
duń. par. Halfdan 854 do Bordeaux,
niem. par. Aeolus 356 do Hamburga,
niem. par. Ottilie 285 do Hamburga.
20 listopada:
hol. par. Theseus 754 do Amsterdamu.
21 listopada:
niem. par. Egeria 382 do Rotterdamu (i z drzewem),
szw. par. Iris 196 do Lipawy i Rygi,
niem. par. Marie Schröder 455 do Antwerpji,
fsk. par. Poseidon 408 do Rygi.
22 listopada:
szw. par. Iris 196 do Helsingforsu (i z cukrem),
23 listopada:
niem. par. Merkur 365 do Rotterdamu,
niem. par. Riga 571 do Tallinnu (i z tow.).
22 listopada:
szw. par. Iris 169 do Helsingforsu (i z cukrem).
23 listopada:
niem. par. Merkur 365 do Rotterdamu,
niem. par. Riga 571 do Tallinnu (i z zbożem),
niem. par. Rhea 293 do Bremy,
niem. par. Pylades 383 do Królewca.
24 listopada:
niem. par. Elin 348 do Rotterdamu.

niem. par. Imatra 544 do Kotki,
niem. par. Vineta 299 do Kłajpedy,
franc. par. Chateau Yquem 1290 do Bordeaux,
niem. par. Gertrud 504 do Szczecina,
fsk. par. Poseidon 408 do Helsingforsu,
szw. par. Ingeborg 191 do Sztokholmu.

25 listopada:

ang. par. Baltara 1 387 do Lipawy,
niem. par. Marie Schröder 457 do Antwerpji,
ang. par. Smolensk 1 534 do Londynu (i z pas.),
norw. par. Bomma 461 do Oslo.

26 listopada:

lit. par. Stefanie 437 do Hamburga (i z drzewem),
duń. par. Ulf 816 do Bordeaux,
ang. par. Baltriger 658 do Londynu (i z pas.),
duń. par. J. C. Jacobsen 740 do Kopenhagi (z drzewem i końmi),
szw. par. Themis 383 do Malmö,
szw. par. Rurik 285 do Sztokholmu,
niem. par. Eberhard 338 do Hamburga.

27 listopada:

szw. par. Karin 197 do Sztokholmu,
duń. par. Niord 283 do Aarhus.

Ostatnie notowania frachtów węglowych.

(Dane Polskiej Ag. Morskiej).

Danja:		
Dobry Duński Port	3000 t. węgla	5/6 d.
	1900 t. węgla	6/- d.
	1600 t. węgla	6/3 d.
	1000 t. węgla	6/6 d.
Kopenhaga	3000 t. węgla	5/3 d.
	2000 t. węgla	5/6 d.
Szwecja:		
Gefle	3000 t. węgla	6/- d.
	2000 t. węgla	6/6 d.
Stockholm	3000 t. węgla	5/9 d.
Trelleborg	1200 t. węgla	6/- d.
Gothenburg	3000 t. węgla	5/9 d.
Francja:		
Rouen	3000 t. węgla	6/9 d.
	2000 t. węgla	7/3 d.
Bordeaux	3000 t. węgla	8/- d.
	2000 t. węgla	8/3 d.
Marseille	3000 t. węgla	10/6 d.
	2000 t. węgla	11/- d.
Włochy:		
Genua	5000 t. węgla	9/9 d.
	3000 t. węgla	10/9 d.
Ancona	6000 t. węgla	11/6 d.
	4000 t. węgla	11/6 d.

Ruch tow. w porcie gdańskim w drugiej dekadzie listopada.

(w tonach).

WYWÓZ: Prod. mineralne: węgiel 108 852, sól 536, parafina 543, cement 430, oleje 328, sole potasowe 300, sól glauberska 20.

Prod. roślinne: jęczmień 475, owies 101, ow. strączkowe 183, mączka kartoflana 17, cukier sur. 4 343, rafinada 692, melasa 256, drzewo 38 179, korzczyna 112, smoła drzewna 30.

Prod. zwierzęce: świeże mięso 13, jaja 10, bydło żywe 34, skóry 10.

WWÓZ: Prod. mineralne: fosforyty 6 200, kamienie 650, węgiel 546, siarka 15, ruda żelazna 7 745, żelazo i stal 75, złom 6 095.

Prod. roślinne: pszenica 240, ryż 172, żywica i kalafonja 295, oleje 759, ekstrakty garbnikowe 150.

Prod. zwierzęce: smalec 1 416, śledzie sol. 4 467, tłuszcze 359, skóry sol. 185.



Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
18. 11.	z Nowego Jorku	do Nowego Jorku	4. 12.	Estonia	Baltic America Line
6. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	6. 12.	Baltara	Un. Baltic Corp.
9. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	9. 12.	„	„
13. 12.	„ Londynu	„ Lipawy	13. 12.	Baltonia	„
16. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	16. 12.	„	„
20. 12.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	20. 12.	Baltara	„
23. 12.	„ Lipawy	„ Londynu	23. 12.	„	„
12. 12.	„ Londynu	„ „	16. 12.	Tasso	Ellerman i Wilson
13. 12.	„ Hull	„ Hull	16. 12.	Kolpino	„
17. 12.	„ Londynu	„ Londynu	23. 12.	Smolensk	„
20. 12.	„ Hull	„ Hull	23. 12.	Kowno	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski". Odbito w drukarni „Pielgrzyma" w Pelplinie.